VI/61/GM012 T. 1036 Erlangen, 26. März 2018

C:\users\gml\appdata\local\temp\ostemp\00292308\cache\04\01\cd\012075cd.docx

AGFK Modellprojekt für den Radverkehr in Bayern – Bewerbung der Stadt Erlangen

Antragsteller:

Stadt Erlangen

Thema des Modellprojektes:

Möhrendorfer Straße – Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in der Hauptverkehrsstraße von Tempo 50 auf Tempo 30, durchgängige beidseitige Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn und markierungstechnische Verdeutlichung des fahrbahnbegleitenden Anderen Radweges

Zusammenfassung:

Keines der vier Themen, die die AGFK in ihrem Aufruf für Modellprojekte für den Radverkehr formuliert, ist derzeit Gegenstand der Straßenverkehrsordnung oder der einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen für die Radverkehrsplanung. Dennoch können Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn, Kennzeichnungen von Radwegen ohne Benutzungspflicht, einseitige Schutzstreifen innerorts sowie die Einführung von Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen augenscheinlich einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zum Komfort für den Radverkehr leisten. Umso wichtiger erscheint es, mit Hilfe eines Forschungsprojektes Erkenntnisse über die Auswirkungen der vorgenannten Maßnahmen zu erhalten.

Die Stadt Erlangen beabsichtigt, sich mit einem konkreten Projekt, das drei der vier vorgenannten Themen beinhaltet, an dem Modellprojekt zu beteiligen: In der Möhrendorfer Straße, einer wichtigen Hauptverkehrsstraße im Erlanger Straßennetz, die mit 12.700 Kfz pro Tag belastet ist und gleichzeitig eine wichtige Verbindungs- und Erschließungsachse für den Radverkehr darstellt, soll die zulässige Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert werden. Die beidseitig vorhandenen Anderen Radwege sollen mit Hilfe von geeigneten Piktogrammen gekennzeichnet werden. Um zu verdeutlichen, dass Radfahrer berechtigt sind, auf der Fahrbahn zu fahren, ist darüber hinaus die Markierung von Fahrradpiktogrammen über die komplette Strecke vorgesehen.

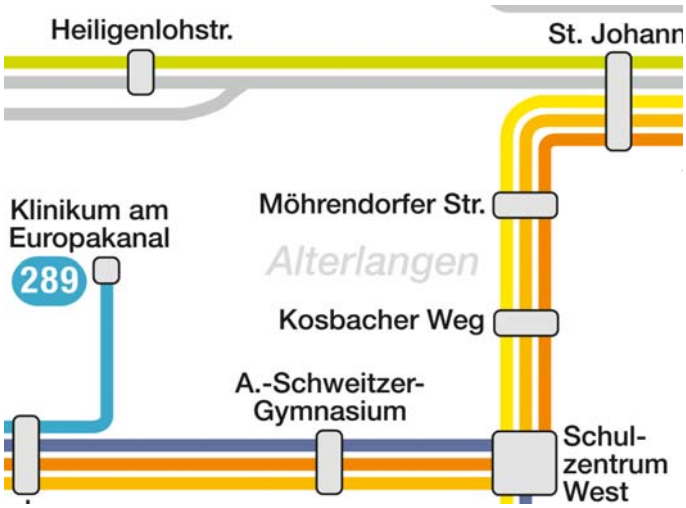
Die forschungsleitenden Fragestellungen der beschriebenen Maßnahmen, die im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung und Evaluation genauer untersucht werden sollen, sind im Folgenden formuliert:

- Stellt sich mit den Maßnahmen eine Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit durch sinkende Unfallzahlen und weniger Konfliktsituationen ein?
- Stellt sich mit den Maßnahmen eine Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens von Radfahrern ein?
- Steigt die Attraktivität der Möhrendorfer Straße für den Radverkehr?
- Steigt der Anteil der Radfahrer auf der Fahrbahn durch die Markierung der Fahrradpiktogramme? Steigt damit die Attraktivität der straßenbegleitenden Gehwege in der Möhrendorfer Straße für den Fußverkehr?
- Haben die Maßnahmen Auswirkungen auf das derzeit häufig zu beobachtende widerrechtliche Parken von Kfz auf den Anderen Radwegen?

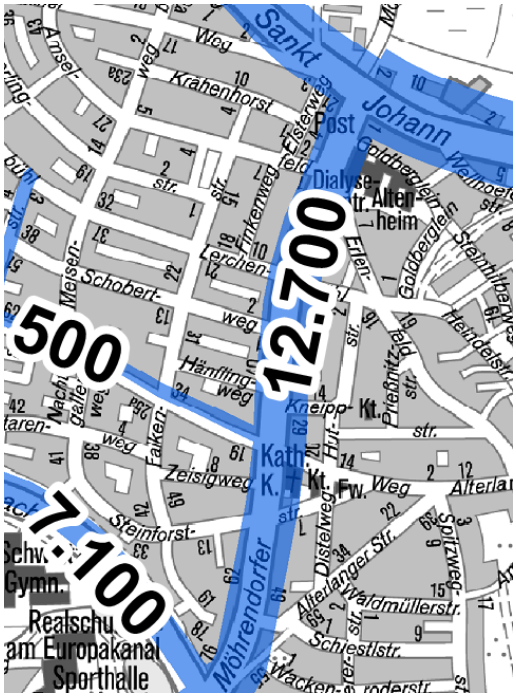
Aufgabenbeschreibung und Arbeitsprogramm:

Die als Kreisstraße klassifizierte Möhrendorfer Straße mit einer Gesamtlänge von rund 1.000 m nimmt im Erlanger Straßennetz eine wichtige Verbindungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den ÖPNV und den Radverkehr ein. Derzeit beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h. Die Verkehrsbelastung im MIV beläuft sich auf 12.700 Kfz pro Tag (DTV_w) mit einem Schwerverkehrsanteil von 4 %. Sie wird von drei Buslinien bedient, die in der Hauptverkehrszeit im 15- bzw. 20-Minuten-Takt verkehren.

Beidseitig der Möhrendorfer Straße befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der nicht benutzungspflichtig ist. Die Breite der Fahrbahn beträgt 7,2 m. Die Breiten des Geh- und Radweges unterschreiten die Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) bzw. der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) deutlich (Breite Gehweg: 1,0 m; Breite Radweg: 1,2 m; kein Sicherheitstrennstreifen von Radweg zur Fahrbahn). Die Untersuchungsstrecke beinhaltet die komplette Möhrendorfer Straße, d. h. von der Kreuzung mit dem Kosbacher Damm im Süden bis zur Kreuzung mit der Straße St. Johann im Norden.



Auszug Liniennetzplan des Busverkehrs in Erlangen



Auszug Verkehrsbelastungsplan der Stadt Erlangen (Kfz/24h; Dtv_w)

Obwohl die Möhrendorfer Straße für den Radverkehr im städtischen Netz eine relevante Erschließungs- und Verbindungsfunktion einnimmt, ist die Radverkehrsbelastung mit 400 Radfahrern pro Tag in der Gesamtbetrachtung für Erlangen vergleichsweise gering. Dieser Umstand wird darauf zurückgeführt, dass die vorhandene Infrastruktur kein adäquates Angebot darstellt. Entsprechende Rückmeldungen und Beschwerden über den Zustand der Straße für den Radverkehr gehen bei der Verwaltung regelmäßig ein. Auch im projektbegleitenden Forum des Verkehrsentwick-

lungsplanes sind mögliche Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr in der Möhrendorfer Straße Thema.

Der beidseitig vorhandene nicht benutzungspflichtige Geh- und Radweg unterschreitet die vorgegebenen Richtlinienmaße deutlich. Vor allem an den zahlreich vorhandenen Einmündungen ist der Zustand des größtenteils mit rotem Plattenbelag gepflasterten Radweges sanierungsbedürftig. Die Möglichkeit für Radfahrer, die Fahrbahn zu nutzen wird unter anderem aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch Kfz sowie regelmäßig zu beobachtendem aggressiven Verhalten von Autofahrern faktisch nicht wahrgenommen.

Anderer Radweg auf Westseite der Möhrendorfer Straße nördlich Einmündung Amselfeld (Blickrichtung Norden)

Anderer Radweg auf Westseite der Möhrendorfer Straße nördlich Einmündung Lerchenbühl (Blickrichtung Süden)

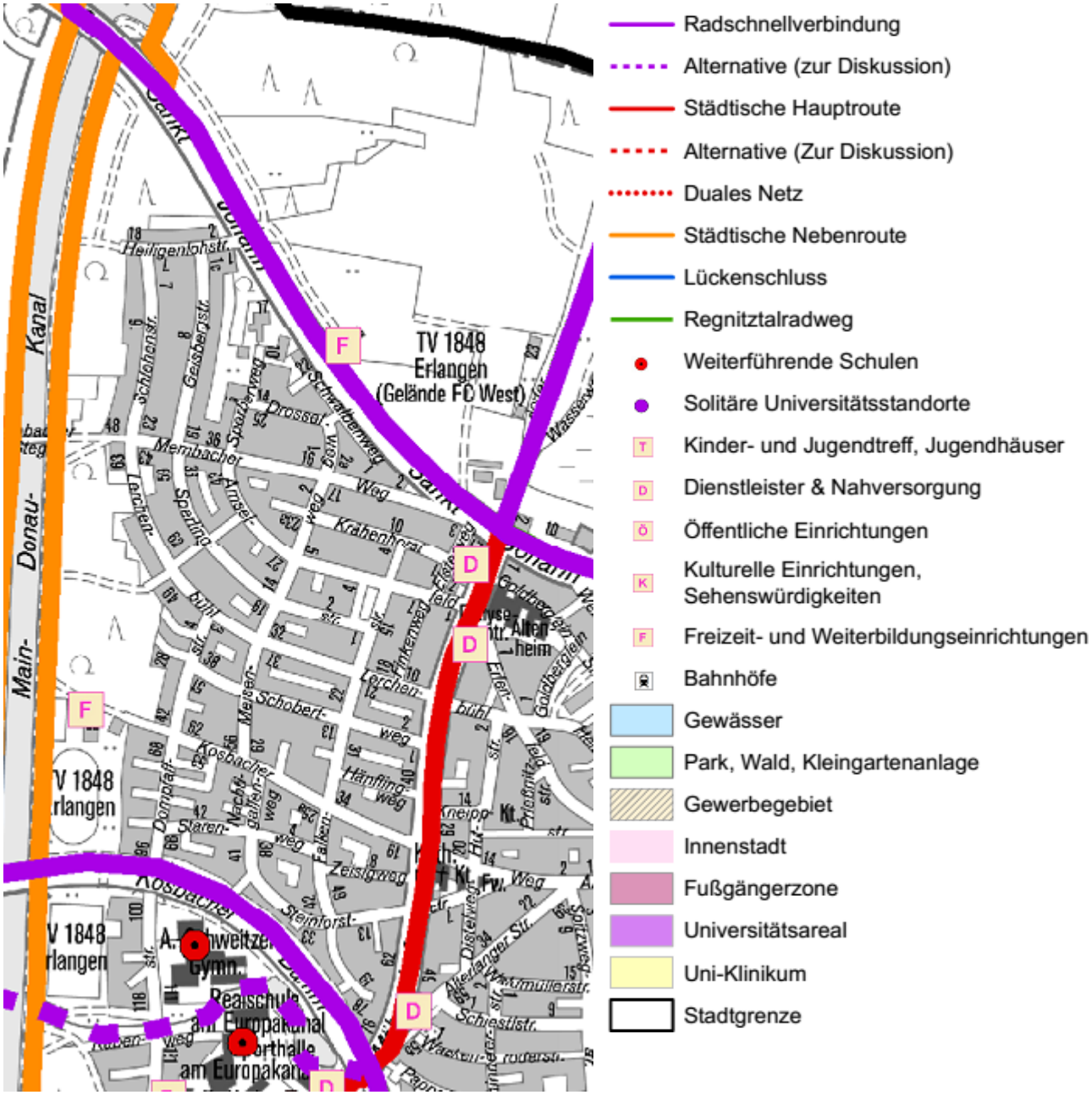
Anderer Radweg in der Möhrendorfer Straße – Bereich Bushaltestelle Möhrendorfer Straße (Blickrichtung Norden)

Für die Straßen der westlich und östlich der Möhrendorfer Straße befindlichen Tempo-30-Zonen nimmt die Möhrendorfer Straße eine Sammelfunktion ein. Demgemäß münden viele untergeord-

nete Straßen in die Möhrendorfer Sraße ein. Die Sichtverhältnisse an diesen Einmündungen sind für einfahrende Kfz bzw. querende Radfahrer als unzureichend einzustufen. Damit besteht dort jeweils ein erhöhtes Verkehrssicherheitsdefizit, was sich auch an den polizeilichen Unfallzahlen in der Möhrendorfer Straße widerspiegelt.

Der vorangehend beschriebene Sachverhalt hat zur Konsequenz, dass die Möhrendorfer Straße von Radfahrern gemieden wird. Alternativ wird das Nebennetz in den Tempo-30-Zonen westlich und östlich der Möhrendorfer Straße genutzt. Zügiges Vorankommen ist dort aufgrund der umwegigen Führung sowie der großen Anzahl an Knotenpunkten mit rechts-vor-links-Regelung nicht möglich.

Demgemäß ist es ein Ziel des derzeit in Erstellung befindlichen städtischen Verkehrsentwicklungsplanes die Möhrendorfer Straße für den Radverkehr zu einer städtischen Hauptroute aufzuwerten.



Ausschnitt aus dem Radverkehrsnetz im Verkehrsentwicklungsplan mit der Möhrendorfer Straße als städtische Hauptroute

Zur Attraktivitätssteigerung der Möhrendorfer Straße für den Radverkehr sollen mit dem

Modellprojekt der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) folgende konkrete Maßnahme umgesetzt werden:

Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30

Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsreduzierungen in innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen sind mit zahlreichen Studien erwiesen.

Anhalteweg von Kfz bei Tempo 30 und bei Tempo 50 (Quelle: Umweltbundesamt)

Im konkreten Anwendungsfall der Möhrendorfer Straße werden folgende positive Auswirkungen für den Radverkehr erwartet:

- grundsätzlich erhöhtes Sicherheitsniveau vor allem beim Radfahren auf der Fahrbahn,
- erleichteres Fahren für Radfahrer im Mischverkehr mit weniger Überholvorgängen,
- sinkende subjektive Behinderungen von Radfahrern für Autofahrer und damit sinkendes Aggressionspotential.

Mit der zu erwartenden Verflüssigung des Verkehrs bei geringerem Geschwindigkeitsniveau ist darüber hinaus eine Reduzierung der Lärmbelastung für Bewohner in der angebauten Hauptverkehrsstraße mit hoher Wohndichte zu erwarten.

Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn

Mit der Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn soll sowohl für Radfahrer als auch Kfz-Führer verdeutlicht werden, dass der straßenbegleitende Andere Radweg nicht benutzungspflichtig und damit Radfahren auf der Fahrbahn rechtlich zulässig ist. Nachdem aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnittes die Markierung von Schutzstreifen auch einseitig richtlinientechnisch nicht zulässig ist, stellt die Markierung von Fahrradpiktogrammen einen guten Kompromiss dar.

Zusammenfassend werden folgende positive Auswirkungen erwartet:

- Radfahrern wird verdeutlicht, dass Sie die Wahlmöglichkeit zwischen Nutzung der Fahrbahn und des Anderen Radweges haben.
- Durch vermehrte Nutzung der Fahrbahn von Radfahrern steigt das Sicherheitsniveau an den Einmündungen durch bessere Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und einbiegenden Kfz.
- Direktes Einbiegen von Radfahrern in die Nebenstraßen wird erleichtert.
- Kfz-Führern wird verdeutlicht, dass Radfahren auf der Fahrbahn rechtlich zulässig ist. Das Aggressionspotential von Kfz-Führern wird damit abgemindert.
- Durch den erhöhten Anteil an Radfahrern auf der Fahrbahn entstehen Entlastungen auf dem baulichen Radweg und damit Vorteile für unsichere Radfahrer und Fußgänger.
- Die Hemmschwelle für widerrechtliches Parken auf dem Anderen Radweg wird erhöht.

Markierung des Anderen Radweges

Bei der Frage, wie und in welcher Form nicht benutzungspflichtige Andere Radwege markierungs- oder beschilderungstechnisch kenntlich gemacht werden sollen, besteht derzeit Unklarheit. Weder in der StVO noch in den einschlägigen Richtlinien sind entsprechende Vorgaben zu finden.

Nach Konsultation des Planungsbüros PGV Alrutz wird vorgeschlagen, die Anderen Radwege in der Möhrendorfer Straße mit Hilfe einer Markierung zu versehen, die einen gemeinsamen Geh- und Radweg verdeutlicht:

Beispiel einer markierungstechnischen Verdeutlichung eines nicht benutzungspflichtigen Anderen Radweges (Quelle: PGV Alrutz)

Die Maßnahme wird als geeignet erachtet, um sowohl Radfahrern als auch Fußgängern die gemeinsame Nutzung zu veranschaulichen. Ein entsprechend reduziertes Geschwindigkeitsniveau von Radfahrern wird erwartet. Weiterhin ist mit einer verbesserten gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Fußgängern und Radfahrern zu rechnen.

Zusammenfassende Zielstellung:

Übergeordnetes Ziel bei der vorgenannten Maßnahmen für den Radverkehr in der Möhrendorfer Straße im Rahmen des AGFK-Modellprojektes ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität für den Radverkehr.

Die Methodik zielt darauf ab, mit dem beschriebenen Maßnahmenbündel ein möglichst gut evaluierbares Projekt durchzuführen. In dessen Verlauf können periodisch Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrszählungen sowie Video- und Vor-Ort-Beobachtungen vorgenommen werden. Die Führung der Möhrendorfer Straße ist geradlinig, so dass für alle vorgenannten Maßnahmen die Möglichkeit der Durchführung besteht. Es befinden sich keine Emissionsgeräte in der Nähe der Untersuchungsstrecke, die durch die Maßnahmen beeinträchtigt werden könnten.

Die Möhrendorfer Straße birgt aufgrund deren Führung, Lage und Verkehrsbedeutung große Potenziale für eine Steigerung der Radverkehrsnutzung sowohl für den durchgehenden Radverkehr als auch zur unmittelbaren Erschließung der dicht bebauten Umgebung.

Der Forschungsansatz erscheint geeignet, einen wesentlichen Beitrag bei der verkehrlich-empirischen Bewertung der im Projektaufruf geschilderten Maßnahmen zu leisten.

Anlagen:

Übersichtslageplan Möhrendorfer Straße aus aktuellem Stadtplan (A3)

Lageplan Möhrendorfer Straße (1.1.000)

Fotodokumentation der Untersuchungsstrecke

Planentwurf Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn und markierungstechnische Verdeutlichung des fahrbahnbegleitenden Anderen Radweges in der Möhrendorfer Straße zwischen St. Johann und Amselfeld mit zugehöriger Straßenquerschnittsdarstellung

Ansprechpartner:

Stadt Erlangen, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Abteilung Verkehrsplanung, Sachgebiet Verkehrsentwicklungsplanung

Herr Martin Grosch
Tel.: 09131/86-1036
E-Mail: martin.grosch@stadt.erlangen.de